AÉROCLUB RENNES ILLE-ET-VILAINE

La Plume

La lettre d'information de l'Aéroclub Rennes Ille-et-Vilaine

9 Avenue Joseph Lebrix Aérodrome de Rennes 35136 Saint-Jacques de la Lande Tél : 02 99 31 91 81 Fax : 02 99 31 98 57 E-mail : acriv@wanadoo.fr

Directeur de la publication : Guy Grangeré

N° 34 - Décembre 2008

UN TIMBRE, UNE MÉDAILLE, DEUX HÉROS...

Difficile de dire si elle en rêvait ? Mais pendant 55 ans la Poste Aérienne l'a quelque peu oubliée. Eh bien l'ACRIV, l'a fait. Et le 12 septembre 2008, la PAF, puisque c'est d'elle dont il s'agit, était enfin honorée par un timbre à son effigie et aussi à sa gloire. Plus de 2 années d'efforts (de combat ?) pour y arriver, Pierre-André Cousin et Guy Grangeré le savent, mais ils n'ont rien lâché. C'est ainsi que démarches après démarches et pas seulement administratives, La Patrouille de France gravissait marche après marche l'escalier d'honneur de l'hôtel de Ville de Rennes pour enfin découvrir « le timbre ». Accueil en fanfare par la Musique de la RTNO, Saint-cyriens en tenue d'apparat, même le général Abrial étaient là. Quelques discours plus tard le voile, pardon l'étendard allait tomber dévoilant le timbre (agrandi pour l'occasion). Un grand BRAVO à Pierre-André illustrateur et créateur de ce timbre (entre autres). Il en a peut-être usé des crayons pour en arriver là, mais quand on est un vrai Pro et qu'on aime l'aviation.... tout devient possible.

Guy qui n'est pas à un petit discours près, surtout quand il s'agit de placer quelques vérités dans le réel intérêt du club, reprend la parole pour faire le portrait d'un membre du Club. Et quel portrait. Cette fois celui qui était à l'honneur ne le soupçonnait même pas. Guy appelait Claude Pannetier qui, très ému mais aussi très fier, recevait des mains du Président de la FFA la médaille de l'Aéronautique, récompense ô combien méritée. Encore un grand BRAVO à Claude à qui l'ACRIV doit aussi beaucoup.
Nous étions quelques uns du club, présents à cette soirée, à être fiers, vraiment très fiers pour ces deux Héros, qui savent si bien faire rimer détermination et humilité. Une belle leçon pour une belle réussite (n'en déplaise à certains).
Par contre, lui, il en avait vraiment rêvé : « faire voler la PAF sur Rennes ». Eh bien le samedi 13 septembre à 12 h 30 très précisément, la Patrouille de France survolait les quais de Rennes d'Est en Ouest, faisant du rêve de notre Président une réalité dont la ville se souviendra.

DLR

MEILLEURS VOEUX 2009

L'ACRIV et tout son personnel vous souhaite de passer d'agréables Fêtes de fin d'année et vous présente tous ses meilleurs voeux pour cette nouvelle année 2009, qui nous le souhaitons sera une belle année aéronautique.

Et pour bien commencer l'année tout en images et en souvenirs, le club vous invite à venir découvrir le film « Têtes en l'air » tourné pendant le meeting de 2007, et qui sera projeté aux Champs Libres le lundi 26 janvier 2009 à 20 h 30 (entrée libre).

Le Conseil d'administration

AÉROFORUM : ON EN REDEMANDE !...

Les deux premières éditions étaient déjà pas mal. La 1ère, parce que c'était une nouveauté et que l'opération avait vu juste sur l'intérêt qu'elle suscitait, en particulier chez les jeunes. La 2ème avait confirmé cet intérêt et montré qu'on pouvait en tirer avantage pour notre activité. La 3ème a amplifié ces deux objectifs et en plus, elle nous a permis de passer un palier dans la reconnaissance de notre club. Elle a même -ce qui n'était pas l'objectif premier, mais n'est jamais négligeable- constitué un succès financier honnête.
Qu'on en juge sur ces quelques chiffres, présentés au dernier CA et vérifiables par tout un chacun :

- 6000 visiteurs et participants aux 10 conférences-métiers organisées avec les professionnels du secteur. Certaines d'entre elles ont compté jusqu'à 300 personnes.
- Entre l'avion, l'ULM et le planeur ce sont 98 baptêmes de l'air qui ont été assurés.
- Pendant la manifestation et les jours qui ont suivi, nous avons enregistré 14 nouvelles adhésions, 10 sont en instance alors que 23 jeunes se sont inscrits pour le BIA.

Cela c'est pour l'aspect Club, en direct. On ne parle pas de l'opération «timbre patrouille de France» de la Poste qui a également fait un tabac.

à suivre page 2

COMPTES DÉBITEURS

Attention : à partir du 1er janvier 2009, la liste de tous les comptes débiteurs sera affichée au Club. Si votre compte est dans le rouge, profitez de votre réinscription pour régulariser la situation ; celle du club en dépend.

Le Conseil d'administration

À NOTER SUR VOS AGENDAS

Lundi 26 janvier 2009 : Soirée projection du film « Têtes en l'air » à 20 h 30 aux Champs Libres.
Vendredi 20 mars 2009 : Assemblée générale de l'ACRIV à 19 h 30 à l'Epi Condorcet à St Jacques.

AÉROFORUM : ON EN REDEMANDE !... (Suite)

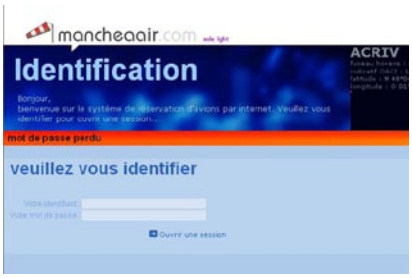
Cet Aéroforum a surtout été l'occasion de travailler et de faire reconnaître l'intérêt pédagogique de notre action par les institutions, du Conseil Général, aux Mairies, la Région Bretagne ainsi qu'à la Jeunesse et aux Sports et la C.C.I. Cette reconnaissance s'est concrétisée par des contributions, sonnantes et trébuchantes, qui permettent de présenter un bilan financier positif puisque, face aux 27 920 € que nous ont coûté son organisation, nous engrangeons 28 000 € de nos partenaires, auxquels nous pouvons aussi ajouter les 6 000 € de recettes «baptêmes de l'air».
Tout cela s'est traduit par un grand écho de la manifestation et un fort impact de l'image de notre Club au niveau des médias. Ouest-France et le Télégramme bien sûr, mais aussi les radios comme NRJ, Chérie FM, Radio Zénith auxquelles il faut ajouter France Bleu qui a assuré un direct de deux heures, sur le plateau même de l'Aéroforum le samedi, avec plusieurs interviews à la clé. Les télés ne furent pas en reste puisque nous avons eu France 3 Ouest et TV Rennes, avant et pendant le déroulement de la manifestation.

Il ne faut pas bouder notre plaisir et il y a bien lieu d'être fier de tout cela. Non seulement nous tirons du Club l'occasion de réaliser un loisir agréable, souvent une passion, mais en plus, cet Aéroforum montre que nous sommes capables de faire découvrir l'intérêt de tout le secteur aéronautique autour de nous, aux jeunes en particulier, et par là, d'accomplir un rôle social utile et reconnu comme tel par nos interlocuteurs.
La lettre reçue du président de la FFA est là pour en témoigner. Cela va bien au-delà du propre périmètre du Club et nous avons tout lieu, effectivement, de nous en féliciter, car il est toujours plus facile de critiquer au Café du Commerce ou d'ironiser par internet interposé que de se coltiner aux risques de tels challenges.
Comme il ne faut pas oublier que tout cela ne vient pas d'un carnet d'adresses, même bien managé ou et d'empressement spontané d'institutions hyper-sollicitées par ailleurs, il ne faut pas oublier de remercier tous ceux et celles qui ont donné de leur temps pour préparer et assurer la réussite de notre Aéroforum, 3ème de la série.

Michel DUTHOIT

SITE DE RÉSERVATION EN LIGNE *ACRIV*

A compter du 1er janvier 2009, la réservation des appareils ne se fera plus que par Internet via le site de l'ACRIV : *www.acriv.fr*
Cette réservation concerne les avions, l'ULM et le SF25.
L'identifiant et le mot de passe, permettant l'accès à la réservation en ligne, vous seront fournis lors du renouvellement de votre cotisation 2009 (pensez donc à vous munir de votre licence PPL, TT ou BB ainsi que de votre visite médicale afin de mettre à jour votre compte). Pour les membres n'ayant pas d'accès à Internet, vous aurez toujours la possibilité de réserver un vol en utilisant la borne informatique de l'aéroclub ou pour les allergiques à l'informatique par téléphone (en demandant à Annie ou à un instructeur). Un mode d'emploi sera mis à votre disposition à côté de la borne informatique de l'aéroclub. Si vous rencontrez les moindres difficultés, n'hésitez pas à contacter un instructeur ou bien Annie. Bonne année à toutes et tous.



Jean Claude JOLY

LETTRE DE LA F.F.A. Á L'ACRIV

Monsieur le Président,
J'ai eu le plaisir de visiter le salon AEROFORUM, organisé les 13 et 14 septembre 2008 par l'association que vous présidez. J'ai assisté également le 12 septembre à la cérémoniede lancement du timbre dédié à la Patrouille de France, une initiative fort pertinente que vous avez soutenue et portée personnellement.
Je souhaitais vous exprimer, au nom de la communauté aéronautique que je représente, mes vifs remerciements pour la qualité du travail de vos équipes et la parfaite organisation de ces évenements.
Vous avez su donner de notre activité aéronautique une image dynamique et résolument tournée vers l'avenir. Ces milliers de jeunes qui ont pu s'informer et participer aux conférences sont pour nous l'assurance que le monde de l'aéronautique ou de loisirs, continue à aller de l'avant.
L'hommage que vous avez su rendre à la Patrouille de France, au travers de votre initiative de faire émettre un timbre à son effigie, mérite également une mention spéciale.
Le salon AEROFORUM 2008 fut un bel évenement, qui restera pour notre activité un bel exemple à suivre.
Lettre adressée le 18 septembre à Guy Grangeré par Jean-Claude Roussel, Président de la F.F.A. **le Conseil d'Administration**

CONNAISSEZ-VOUS LE SIMULATEUR DE PLANEUR *CONDOR* ?

Thierry Bodin (ce nom vous dit quelque chose, le fils d'André, bonne pioche !) donc Thierry a conçu un site *www.condor-club.eu* qui permet grâce aux données des vols réalisés sur le simulateur Condor d'obtenir des diplômes et insignes, d'organiser ou de participer à des compétitions, de faire des classements,.... Ce simulateur est déjà utilisé par de nombreux clubs pour l'entraînement, l'initiation et les cours de vol à voile. Avec la venue de l'hiver les vélivoles continuent de s'entraîner bien au chaud, même quand il neige. Pour plus d'informations sur le sujet, contactez Thierry au 06 16 81 62 70 ou par mail à webmaster@ephemeride.com et si vous cherchez un webmaster pour votre société, vous venez de le trouver, car Thierry est à la recherche d'un emploi. **DLR**

HISTOIRES VÉCUES

Ces quelques lignes apparaîssent désormais régulièrement dans La Plume. Ce sont des histoires vécues. Leurs protagonistes demeurent anonymes, ils sont civils ou militaires. Elles sont parfois drôles, parfois inquiétantes et sont destinées à la fois à vous divertir et à vous faire réfléchir sur des aspects de sécurité des vols.

EXPÉRIENCE

Je vous parle d'un temps que les moins de…60 ans ne peuvent pas connaître. L'armée de l'air en ce temps là formait ses pilotes en partie sous nos fenêtres.
En effet, les jeunes élèves pilotes passaient dans des aéroclubs agréés pour y recevoir les rudiments du pilotage avant d'intégrer les écoles avancées américaines, canadiennes ou nationales basées en Afrique du Nord. Ces leçons se déroulaient normalement sur Stampe SV4.
Un de ces élèves, niçois, se trouve donc tout naturellement routé vers l'aéroclub de Nice pour son premier module de pilotage.
Pas de chance, le stampe est HS et le début du stage va se dérouler sur NC856 (l'avion train classique, bi-dérive beige dans le hangar d'à côté.)
Tout se passe très bien. Le moniteur est un vieux pilote, ancien chasseur, ayant fait ses premières armes pendant la 1ère guerre mondiale.
La partie mise en garde et voltige est prévue sur le stampe et celui-ci sort dans les temps de l'atelier.
C'est le grand jour. L'élève et son moniteur partent avec le SV4 pour faire des vrilles. Le moniteur est assis en place avant sur le Stampe et l'élève en place pilote : derrière.
Le moniteur démontre le départ en vrille et…non seulement ça part bien mais ça ne semble pas vouloir s'arrêter. L'élève n'arrive plus a communiquer avec son instructeur qui semble inerte sur son siège. Que faire ? l'avion dégringole, il n'a fait ni décrochage ni vrille et ne sait donc pas comment en sortir (jusqu'à la fin des années 80, le briefing avant vol était peu répandu en aéroclub, voire inexistant, on apprenait sur le tas : je te montre, à toi maintenant…).
La réaction est instinctive mais forcément dans le mauvais sens. Un avion qui pique incite plutôt à tirer sur le manche, un avion qui vrille à gauche inciterait le néophyte à mettre du manche à l'opposé, ce qui va aplatir la vrille et la centrifuger. Comment aurait-il pu savoir qu'il suffisait de pousser sur le manche et de mettre du pied contre la rotation en laissant les ailerons au neutre.
L'avion percute le sol dans un champ de mimosa, se brise en trois mais ne prend pas feu. Le moniteur est coupé en deux par le moteur (une crise cardiaque sera plus tard suspectée), l'élève est salement amoché. Un œil exorbité, les dents cassées par le tableau de bord malgré les harnais serrés, les jambes et les côtes cassées.
Le mental et la passion seront les plus forts, il reprendra son cursus un an plus tard, sera macarroné pilote de chasse au Canada, volera sur les premiers jets en France (Ouragan, F84F, RF84F, T33…) Il sera chargé des essais de vrille des T33, survivra à la guerre d'Algérie, aux balbutiements du supersonique à un atterrissage sur le ventre en RF84F (avion qui se présentait à 160 Kt en finale). Pilote de ligne sur DC4, Caravelles, 707 et 727. Instructeur pilote de ligne, puis instructeur pilote privé, il accumulera 18 000 Heures de vol. Il fera profiter de nombreux élèves de son expérience et une poignée plus fondus que les autres, de la manière la moins dangereuse de voler à 2 mètres sol, de faire du vol en formation ou d'autres facettes du vol pas du tout au programme, partant du principe que, quand on est jeune et c.., on essayera et qu'il vaut mieux apprendre la technique que la découvrir au milieu d'un champ de mimosa. Il décédera en 1991 renversé par une voiture en traversant la route. Il aura gardé pour le restant de sa vie une profonde aversion pour le mimosa !
Moralité : la route c'est très dangereux, même quand on est à pied !

Daniel ALLEREAU Chef Pilote

UNE NOUVELLE PISTE POUR L'ULM

A quelques kilomètres de La Guerche de Bretagne, Moulins a ouvert il y a quelques semaines une piste pour les ULM. Sur la route de Bais, le terrain de 250 m le long par 40 m de large, est situé à 2 km du bourg. Cette piste est gérée par Eric Wodey, instructeur au club, qui délivre les autorisations d'utilisation de cette piste. Avec celles d'Amanlis et de l'aérodrome les nombreux pilotes ULM ont maintenant 3 terrains potentiels pour évoluer.

Jean-Marc SCHLEICH

QUELQUES BRÈVES SUR LA VIE DU CLUB

Profitant d'un audit DGAC intervenant le 23 octobre, plusieurs documents ont été dépoussiérés : log de Nav, bilan carburant, calculs de nav et de perfos…N'hésitez pas à vous renseigner auprès des instructeurs pour en prendre des copies. La salle de cours à également été remaniée et le sera encore dans les jours à venir, dans le but de la rendre plus conviviale et didactique.
Les efforts pour garder les avions propres ont porté leurs fruits, surtout en ce qui concerne les avions école, grâce aux instructeurs et aux élèves. Les pilotes brevetés s'y mettent peu à peu eux aussi, n'hésitez pas à rejoindre nos rangs. Un petit coup de lingette après chaque vol permet en moins de 3 minutes de garder un avion propre, donc plus attractif sur lequel on peut se pencher sans devoir passer au pressing ou à la machine à laver dans la foulée. C'est aussi l'image de marque du club qui en bénéficie. Rappelons nous qu'à la même époque il y a un an, nous avions une escadrille de moustiques géants sur le parking.
Un point d'entrée dans le circuit, dénommé : Echangeur Cesson EST vient d'être créé pour les avions effectuant un tour de Rennes en sens horaire, afin de réguler le trafic et d'éviter les trajectoires conflictuelles avec les IFR arrivant par RS. Un incident récent causé par un de nos appareils rejoignant une longue finale en fin de tour de Rennes a obligé le contrôle à prendre cette disposition. La trajectoire après ce point de régulation amènera le pilote à intégrer une base gauche 28 ou une vent-arrière 10, sauf disposition particulière ordonnée par le contrôle. La verticale de RS étant toujours à éviter.
Toujours pas de remplaçant pour le CR100, les avions neufs sont hors de prix (>200 k€), les autres sont vieux (en majorité des Cap 10B rétrofités en C), avec tout ce que cela signifie pour un avion de voltige. Une piste possible semblait se dessiner en Italie (Cap 10C 85 h depuis neuf) mais l'avion fût très vite vendu car l'offre était vraiment très intéressante.
Une formation voltige ab-initio c'est environ 15 heures pour la voltige positive et élémentaire, à environ 180 €/h. Le problème majeur est de manquer de pilote de voltige pour rendre cet achat rentable (la section, compte moins de 10 membres actifs). Si vous êtes brevetés (base ou PPL) et que vous êtes intéressés, faites vous connaître, cela incitera peut-être à franchir le pas (soyez nombreux !).

Daniel ALLEREAU Chef Pilote

TK ET LES « MAUVAIS » COUPS DU SORT...

Tout a commencé par une histoire de bâti.
Les deux PA ont leurs moteurs qui sont en fin de potentiel et il est temps de procéder à leur remplacement. Ceux-ci, commandés, reçus, sont montés successivement sur les appareils, mais si l'installation sur le BOY ne présente aucune difficulté, celle sur le TK s'avère impossible dans le moment. En effet, François remarque que des amorces de criques sont apparues sur le bâti du TK destabilisant l'ensemble et engendrant de fortes vibrations ; il n'est plus question de poursuivre, il faut réparer le bâti. Thielert contacté et garant de son matériel ne veut pas que l'on soude son bâti et nous conseille d'en commander un autre. Ce que nous faisons après bien des discussions avec l'équipementier. Nous sommes en Avril et nous recevons un nouveau bâti, TK va bientôt voler, c'est une affaire de quelques jours, voire de quelques heures…. Hélas François constate que ce bâti reçu n'est pas le même, qu'il manque avec cette nouvelle version un kit spécial de fixation de différentes parties… et les appels téléphoniques s'engagent, les fax aussi… puis nous apprenons que Thielert est mis en règlement judiciaire, les fabrications sont arrêtées, les interlocuteurs changés. Comme un malheur n'arrive jamais seul notre intermédiaire en France (France Aviation) est aussi en cessation d'activité et cherche un repreneur… et les semaines passeront sans que l'on puisse avoir satisfaction. Nous demeurons vigilants et constamment informés de la situation.
France Aviation trouve un repreneur et l'activité continue. Du coté Thielert l'administrateur judiciaire allemand, le cabinet Kübler, dans une conférence de Presse fin Mai déclare que la livraison de pièces et de moteurs venait de reprendre. Ouf ! Ça y est ! le TK est tiré d'affaire ….mais chez Thielert les gens ont changé, personne ne semble prendre en compte nos problèmes et ne comprend pas que nous ayons reçu ce type de bâti…. pas plus que chez France Aviation qui leur envoie des photos sur notre problème.. les vacances arrivent et le TK est toujours au fond du hangar triste comme un oiseau sans plumes.
Depuis on nous assure que les pièces vont arriver que certaines demandaient une nouvelle série de mise en fabrication, que ça va être fait… on les appelle tous les jours.
Et la suite direz-vous ? Thielert dans sa chute a mis à mal beaucoup de gens qui ont cru en lui. Diamond Aircraft le premier client du motoriste voit 60 % de sa production annuelle interrompue. Apex aussi qui ne vendait plus que des Ecoflyer version diesel du DR 400 dépose le bilan. Pour Cessna lui aussi qui devait livrer ses premiers C172 Diesel dès cet automne la pilule est amère...
La suite ? la société CEAPR propriétaire des fonds de commerce exploités par Apex assurera, avec les moyens appropriés, la navigabilité et le service des pièces de rechange des avions concernés. Sauvés pour nos DR 400.
Thielert ? Les informations actuelles (d'après des articles de Presse) laissent à penser que les repreneurs ne seront pas faciles à trouver. Son principal client (Diamond) est non seulement perdu mais est en passe de devenir son concurrent le plus farouche puisqu'il est en train de mettre au point ses propres moteurs diesel sous la marque « Austro Engine » et a annoncé d'ores et déjà que le retrofit sera possible…
En attendant selon le droit allemand des affaires et faute d'un repreneur immédiat, Thielert peut continuer à travailler et respecter la navigabilité de ses produits durant les cinq ans à venir… Certains diront : « y z'avaient qu'a pas mettre leurs pattes dans l'mazout !! »...
Et bien non ! le moteur Diesel et sa fiabilité ne sont pas en cause dans cette histoire, ce sont de graves irrégularités dans les comptes de la société qui ont conduit au renvoi de Frank Thielert le fondateur créant ainsi une situation catastrophique et précipitant le dépôt de son bilan.
PS : Avant la mise sous presse des pièces sont arrivées et les ingénieurs de chez Thielert seront au club début janvier (on va y croire)….

Bernard LE BACCON

HISTOIRE DE VACHE

18 heures…Sud Est de Janzé. Nous voilà perdus sur le flanc d'un vallon. Nos pas s'enfoncent dans la terre. Le soleil nous réchauffe encore un peu en nous faisant penser à une soirée d'été. Et pourtant le soleil se couche dans une heure. Oups ! Je regarde le calendrier. 18 Octobre. Il avait raison le Jacko, la convection elle se termine bien à 17 heures ! Allez marche arrière.
Il est 13 heures, j'embarque Agnès dans une aventure aux contours flous… Pas de GPS mais une carte et une invitation à dîner. Le LK est sorti du Hangar et derrière le TUB il roule heureux de prendre l'air. Je regarde de loin la 32… ils sont tous là, Marc, Philippe, Gégé et les autres qui arrivent dans notre brave TUB plein à craquer. Ils lèvent de temps en temps leur regard vers l'Ouest. La ligne de Cumulus se déplace, se rapproche s'étire vers le Nord et vers l'Est… Et voilà Philippe qui me dit « allez voir la mer !». Je le connais Philippe, il le dit, il le pense et d'ailleurs il l'a fait… Dans mon esprit les contours flous du début se précisent. Bon on aligne on recule on avance dans la ligne…On n'est pas arrivé les premiers mais qu'importe les copains sont là et les cumulus joufflus comme des meringues.14.30, MN est aligné. 550 mètres et Gervais bat des ailes. il a raison et on largue pour rejoindre un twin au plaf'… La mer, bigre il est gonflé le Phil'… Agnès attaque fort, lance le Marianne vers le Sud. Cheminements sur cheminements nous voilà à Bain de Bretagne…1000 mètres, je me sens confiant. 13O.12, la fréquence est bien occupée pour une journée d'automne. Planeurs de Ploërmel, Angers, Rennes… Je me régale à les écouter. Châteaubriant est dans l'aile gauche à une finesse de notre planeur. On enfile la rue. Ouah Agnès adore ! Elle tire pousse enroule. A la montre il est 15.30 une heure de vol et des bornes de faites. La confiance est parfois mauvaise conseillère mais qu'importe… Nous voilà travers les éoliennes… Le ciel est pavé de bonnes intentions. Pas de points bas… 16.00, demi tour. J'écoute Marc et Gégé. Cela s'étale dans l'Ouest. Je fais le retour, je rame, je recule j'enroule dans du 0,5. D'un coup sans même m'en être rendu compte on galère. Le retour est fait de bleu, du grand du beau. Ouf quelques points blancs, des cumulus… On joue à saute nuage. Le premier à 500 mètres, on monte, ouf le sursis ne fait que commencer. Le doute me gagne mais l'optimisme de ma copilote me renforce. A croire que le ciel l'a écoutée. Les cumulus repartent, un coup 1 mètre, un coup 2 mètres. Déconcentré j'enroule sans trop y croire mais cela monte. Rennes est loin trop loin mais on s'accroche. L'homme à son amour propre, le vélivole aussi. 800 mètres en transition vers la prochaine pompe. Plus grand chose non plus, eh oui mon brave monsieur, c'est la crise !…130.12 est devenue calme. Les gars l'ont quittée comme on quitte des amis. Le cap varie au fil des cumulus. Les choix qui s'offrent vous freinent et vous font avancer… Ronan est là, dans l'aile gauche, il glisse il tire il monte… On passe de champ en champ. On les a tous vus et revus, entrées, sorties, poteaux pas poteaux, arbres sans arbres. Il est 17.45 j'ai mon champ. Ah le voilà celui que je cherche depuis deux heures. Long aligné près d'une route à l'entrée d'une ferme… On pourra toujours boire un « canon ». Agnès le trouve petit. Elle a raison. Il est court et l'avenir me le prouvera. Changement de plan…400 mètres en spirale dans du zéro le meilleur champ est à côté. Un cumulus au dessus, je râle il donne mais du 0,1… à cette vitesse il fera nuit et on sera à 450 mètres… Résigné on appelle les secours. Signe d'encouragement ils répondent. Ouf on ne dormira pas à la belle étoile. On passe en vent arrière un peu proche peut être... on ajuste… c'est parfois du sur mesure une vache ! 300 mètres à l'alti… on est aligné sur l'axe. La finale est devant. Le plan fort, trop haut mais on tire sur les AF on pousse sur le manche…On passe les arbres en entrée de piste, plein AF la vitesse ne chute pas vraiment…Le champ file sous les ailes… j'arrondis à peine dans ce champ en pente….Dix minutes avant il semblait plat…touché dans les sillons de cette terre pétrie par le travail des hommes ; le sol souple nous freine. Une vache à deux c'est sympa. Le temps passe plus vite. Les voilà ils sont venus nombreux…Jean Pierre, Hugues, Antoine, Gégé, Philippe, Yves… Le dépannage de nuit c'est un sport d'équipe.Comment conclure une telle journée sans remercier ma copilote de mauvaise fortune et mes amis de dépannage. Le vol à voile c'est tout cela et bien plus encore. Une vie sans saveurs ne serait rien. Les années ont passé depuis mon premier vol et chaque fois que je tire sur cette poignée jaune, je suis vivant et si heureux.

Laurent DUCROS